

Medienmitteilung

Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz (AefU), 20.7.2017

Die CO₂-Emissionen des Strassenverkehrs gefährden das Klimaziel

Die Schweiz heizt sich auf, statt der Autoindustrie ein

Die Schweizer Gesetzesvorgaben reichen bei weitem nicht aus, um die Kohlendioxid-Emissionen des Strassenverkehrs entsprechend dem Pariser Klimaschutzabkommen zu reduzieren. Dies zeigt ein Artikel von Christian Bach, Leiter der Abteilung Fahrzeugantriebssysteme der Empa im neuen OEKOSKOP, Fachzeitschrift der Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz (AefU). Massnahmen sind dringend. Die AefU fordern u. a. die sofortige Einführung einer CO₂-Abgabe auch auf Treibstoffen und einen CO₂-Grenzwert für Lastwagen.

Die Schweiz schwitzt: Kaum ebbt eine Hitzewelle ab, folgt schon die nächste. Sie werden unterbrochen von sich entladenden Starkregen, wie kürzlich im aargauischen Zofingen. Der Klimawandel ist längst bei uns angekommen. In der Schweiz stieg die Jahrestemperatur sogar stärker als im weltweiten Durchschnitt: Seit Beginn der Messungen 1864 legte die mittlere Temperatur gemäss MeteoSchweiz um fast zwei Grad Celsius zu.

CO₂-Abgabe: Den Strassenverkehr bisher ausgeklammert

Die bisherigen Massnahmen zur Reduktion des CO₂-Ausstosses beim Strassenverkehr reichen nicht. Die Haushalte verbrauchen inzwischen bereits zu 35% erneuerbare Energie. Um den Anteil weiter zu steigern, wird demnächst die CO₂-Abgabe auf Heiz- und Brennstoffen erhöht. Ganz anders beim Verkehr: Obwohl dieser nur zu 3% erneuerbar über unsere Strassen rollt, gibt es keine CO₂-Abgabe auf Benzin und Diesel. Das muss sich umgehend ändern. Denn wendet man das Reduktionsziel des Pariser Abkommens auf den Schweizer Strassenverkehr an, müsste dieser jährlich 9 Millionen Tonnen CO₂ einsparen (Halbierung des Werts vom Referenzjahr 1990, damals 15.5 Mio t, heute 16.4 Mio t CO₂-Emissionen).

Tatsächlicher CO₂-Ausstoss der Autos viel höher als gemessen

75% der CO₂-Emissionen des Strassenverkehrs verursachen die Personenwagen. Die Zulassungsvorschriften müssen deshalb die Automobilindustrie viel strenger in die Pflicht nehmen. Die heute auf dem Prüfstand gemessenen CO₂-Emissionen der Autos haben wenig mit dem realen Ausstoss auf der Strasse zu tun. Der Zusatzverbrauch (mit entsprechenden CO₂-Emission) der Autos für Heizung, Klimaanlage und Entertainmentsysteme wird nicht berücksichtigt: sie bleiben bei der Messung ausgeschaltet. Ausserdem frisst der Mehrverkehr erreichte Treibstoff-Einsparungen gerade wieder auf. Unberücksichtigt bleibt zudem, ob die neuen CO₂-armen Fahrzeuge solche mit geringer oder hoher Fahrleistung ersetzen, oder ob sie gar nur den Anteil von Zweit- oder Drittfahrzeuge erhöhen.

Die AefU fordern:

1. Die sofortige Einführung einer CO₂-Abgabe auf fossile Treibstoffe (inklusive Kerosin) sowie einen CO₂-Grenzwert für Lastwagen.
2. Finanzielle Anreize, das Auto, den Lieferwagen und den Lastwagen durch nicht motorisierte oder öffentliche Verkehrsmittel bzw. durch den Schienengüterverkehr zu ersetzen
3. Die periodische Absenkung der zulässigen CO₂-Emissionen pro Kilometer für Personenwagen muss viel ambitionierter sein und Verstösse schärfer sanktioniert werden. Das EU-Ziel von 50g CO₂-Emissionen pro Kilometer (entspricht 2.2 Liter Benzin/100km) bis 2030 (EU-Ziel) greift zu spät. Auch der sofort neu einzuführende Grenzwert für Lastwagen muss periodisch abgesenkt werden.
4. Nicht nur die Emissionen beim Fahren, sondern der gesamte Lebenszyklus von Fahrzeugen muss in die CO₂-Emissionsreduktion einbezogen werden. Auch die bei E-Fahrzeugen an die Stromproduktion ausgelagerten CO₂-Emissionen müssen eingerechnet werden.

Den Artikel von Christian Bach, Empa sowie weitere Artikel zum Thema Klimawandel (z. B. von MeteoSchweiz) finden Sie im neuen OEKOSKOP 2/17, Fachzeitschrift der AefU: [«Klimawandel – Hitzewellen, aggressive Pollen, fremde Mücken»](#).

Kontakt:

Dr. med. Peter Kälin, Präsident AefU

079 636 51 15

Dr. Martin Forter, Geschäftsleiter AefU

061 691 55 83